Deutscher Bundestag **Drucksache 14/5524**
14. Wahlperiode 06. 03. 2001

Kleine Anfrage

des Abgeordneten Dr. Winfried Wolf und der Fraktion der PDS

Umstrukturierung des Schienen-Personenfernverkehrs

Die Deutsche Bahn AG (DB AG) plant, den Personenfernverkehr auf den Schienenwegen des Bundes neu zu ordnen und dabei im Jahr 2001 und im Jahr 2003 auf Züge des Fernverkehrs – insbesondere Interregio-Züge – zu verzichten. Dies betrifft Angebote des Personenfernverkehrs, jedoch beabsichtigt die DB AG, Angebote des Schienen-Personenfernverkehrs in Nahverkehrsaufgaben der Bundesländer zu integrieren. Das hätte zur Folge, dass die Bundesländer zusätzliche Aufgaben des Fernverkehrs mit Geldern bezahlen, die vom Bund für Aufgaben des Nahverkehrs gemäß dem Gesetz zur Regionalisierung des öffentlichen Personennahverkehrs (Regionalisierungsgesetz) gewährt werden.

Wir fragen die Bundesregierung:

1. Wie definiert die Bundesregierung den Begriff „Öffentlicher Personennahverkehr“
   a) angesichts der gesetzlichen Formulierungen in § 2 des Regionalisierungsgesetzes, die sowohl die räumliche als auch die zeitliche Bestimmung des Begriffs Öffentlicher Personennahverkehr, zulassen: „…, wenn in der Mehrzahl der Beförderungsfälle eines Verkehrsmittels die gesamte Reiseweite 50 Kilometer oder die gesamte Reisezeit eine Stunde nicht übersteigt“ und
   b) angesichts der fachlichen Definition des Begriffs Reisezeit im Verkehrswesen, die im Gegensatz zur Fahr- oder Beförderungszeit stets Warte-, Umsteige- und Fußwegzeiten einschließt?
2. Als welche Art Verkehr definiert die Bundesregierung den Interregio-Verkehr, der nach Angaben der DB AG eine durchschnittliche Reiseweite von 170 Kilometer aufweist?
3. Stimmt die Bundesregierung der Auffassung zu,
   a) dass alle Fernverkehrs-Zuggattungen, also auch Intercity-/Eurocity-Verkehr und Intercity-Express-Verkehr, Nahverkehrsanteile aufweisen und dass umgekehrt Nahverkehrszüge (S-Bahn-, Regionalbahn-, Regionalexpress- und Stadtexpress als Zubringer) gewisse Anteile Fernverkehr aufweisen,
   b) dass ein wechselseitiges Herausrechnen solcher Anteile wenig sinnvoll und
   c) dass zur Charakterisierung einer Zuggattung die überwiegende Form ihrer Nutzung heranzuziehen ist?

4. Wie beurteilt die Bundesregierung – insbesondere hinsichtlich der Vorgaben des Grundgesetzes, Artikel 87e, und des Regionalisierungsgesetzes – die Pläne der DB AG, Aufgaben des Fernverkehrs auf Schienenwegen des Bundes den Bundesländern zu übertragen?

5. Welche Entwicklungen ergaben sich durch die Verwendung von Bundesmitteln gemäß Regionalisierungsgesetz für den öffentlichen Personennahverkehr in den einzelnen Bundesländern, jeweils im Vergleich der Jahre 1995, 1996 und 1999 hinsichtlich
   - der Zugkilometer-Leistungen,
   - der angebotenen Sitzplatzkilometer-Leistungen,
   - der Reisendenzahlen und
   - der Verkehrsleistungen, und zwar gegliedert nach

   a) Schienenpersonennahverkehr mit Regionalexpress-Zügen,

   b) Schienenpersonennahverkehr mit Stadtexpresszügen,

   c) Schienenpersonennahverkehr mit Regionalbahnzügen,

   d) Schienenpersonennahverkehr mit S-Bahnen?

6. Welche Anteile an Verkehrsleistungen und Reisendenzahlen des Regionalexpress-, Stadtexpress-, Regionalbahn- und S-Bahn-Verkehrs lassen sich im Jahr 1999 für die Nutzung im Entfernungsbereich über 50 Kilometer in den einzelnen Bundesländern beziffern?

7. Welche zusätzlichen Aufkommen an Zugkilometern, Beförderungsfällen, Verkehrsleistungen und an finanziellen Mitteln lassen sich jährlich im Vergleich zu den Werten des Jahres 1999 für den Eisenbahn-Nahverkehr der einzelnen Bundesländer errechnen, wenn infolge der von der DB AG beabsichtigten Streichungen von Interregio- und anderen Zügen zusätzliche Aufgaben des Fernverkehrs von den Bundesländern übernommen, die bestehenden Angebote an Nahverkehrszügen und Schienenersatzverkehr aber nicht gekürzt werden sollen?

8. Welche Raumordnungs-Konzepte verfolgt die Bundesregierung zur Bedienung der bundesweit etwa 140 Ober- und 931 Mittelzentren mit Fernverkehrs-Angeboten auf den Schienenwegen des Bundes, und welche Ansätze der bundesweiten Infrastrukturentwicklung im Schienenverkehr verfolgt die Bundesregierung angesichts einer Verkehrsleistung, die im Eisenbahn-Personenfernverkehr seit Jahren bei Werten unter 35 Milliarden Personenkilometer stagniert?

9. Hält es die Bundesregierung in diesem Zusammenhang und unter Berücksichtigung der Verpflichtung gemäß Grundgesetz, Artikel 87e für verantwortbar, die Entwicklung des Schienenverkehrs – insbesondere der Schienenverkehrs-Anbindung der Ober- und Mittelzentren – künftig weiterhin nur den Bundesländern und den privatwirtschaftlichen Entscheidungen des Managements der DB AG zu überlassen?

10. Ist die Bundesregierung bereit, zusätzliche Finanzmittel des Bundes für die DB AG oder für die einzelnen Bundesländer zur Bezahlung von Personenfernverkehr einzusetzen, um die sich ab Fahrplanwechsel (9. Juni 2001) abzeichnende Einschränkung der bestehenden Angebote im Schienenpersonennahverkehr der Bundesländer zu vermeiden?

    Wenn ja, in welcher Höhe und unter welchen Vorgaben, insbesondere unter welchen gesetzlichen Voraussetzungen?

    Wenn nein, wie will die Bundesregierung gewährleisten, dass dem Wohl der Allgemeinheit und den Verkehrsbedürfnissen bei den Verkehrsangeboten auf den Schienenwegen des Bundes, soweit diese nicht den Schienenpersonennahverkehr betreffen, Rechnung getragen wird?

Berlin, den 28. Februar 2001

Dr. Winfried Wolf
Roland Claus und Fraktion



Gesamtherstellung: H. Heenemann GmbH & Co., Buch- und Offsetdruckerei, Bessemerstraße 83–91, 12103 Berlin
Vertrieb: Bundesanzeiger Verlagsgesellschaft mbH, Postfach 13 20, 53003 Bonn, Telefon (02 28) 3 82 08 40, Telefax (02 28) 3 82 08 44
ISSN 0722-8333